184 سلسلة محاضرات الإمارات

نحو نهج عربي للأمن البحري

أحمد سالم الوحيشي



مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

أصبحت إصدارات مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، علامة مسجلة للجودة والدقة العلمية في كل أنحاء العالم العربي، ومراجع لا غنى عنها للأكاديميين والباحثين والمختصين في شتى فروع العلم، والراغبين في الاستزادة من المعرفة في أرفع صورها. وفي الذكرى العشرين لإنشائه، في مارس/ آذار 2014، كان مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية قد أضاف إلى المكتبة العربية ألف إصدار، غطت طيفاً واسعاً من التخصصات والموضوعات الواقعة ضمن نطاق اهتمامه، من السياسة والاقتصاد والإعلام إلى مجالات الاستراتيجية والمعلوماتية والعلوم العسكرية.

ويضمن مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، من خلال عملية مُحْكمة يقوم بها فريق عمل متميز القدرات والمهارات، خروج إصداراته شكلاً ومحتوى وفق أرقى المعايير المطبقة عالمياً، ما منحه ريادة تمثلت حصيلتها في عدد كبير من الجوائز المتخصصة التي فازت بها إصداراته.

وتضاف هذه الإصدارات إلى سجل طويل من الأنشطة العلمية والبحثية التي يضطلع بها مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ودوره المؤثر في صناعة القرار في دولة الإمارات العربية المتحدة.

من هذا المنطلق يقوم المركز بإصدار "سلسلة محاضرات الإمارات" التي تتناول المحاضرات، والندوات، وورش العمل المتخصصة التي يعقدها المركز ضمن سلسلة الفعاليات العلمية التي ينظمها على مدار العام، ويدعو إليها كبار الباحثين والأكاديميين والخبراء؛ بهدف الاستفادة من خبراتهم، والاطلاع على تحليلاتهم الموضوعية المتضمنة دراسة قضايا الساعة ومعالجتها، وتهدف هذه السلسلة إلى تعميم الفائدة، وإغناء الحوار البنّاء والبحث الجاد، والارتقاء بالقارئ المهتم أينما كان.

أمل عبدالله الهدّابي :

إهداء ٢٠١٤

مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجيه

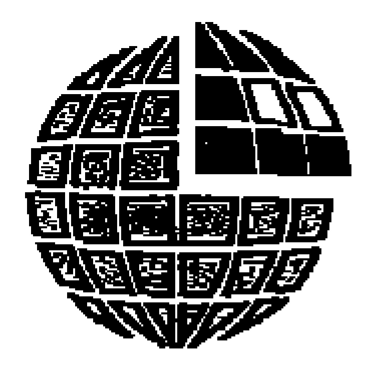
الامارات

سلسلة محاضرات الإمارات

- 184 -

نحو نهج عربي للأمن البحري

أحمد سالم الوحيشي



تصدر عن

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

هذا الإصدار مستند أساساً إلى نصّ المحاضـرة التـي أُلقيـت في 4 يونيو 2013، ضمن فعاليـات النـدوة التـي نظّمهـا المركـز بعنـوان «تحديات القرصنة في خليج عدن وبحر العرب»؛ ولا يعـبّر محتـواه بالضـرورة عن وجهة نظر المركز.

الطبعة الأولى 2014

ISSN 1682-122X

النسخـة العاديـة ISBN 978-9948-14-937-8

النسخة الإلكترونيـة ISBN 978-9948-14-938-5

توجه جميع المراسلات إلى رئيس التحرير على العنوان الآتي:

سلسلة محاضـرات الإمارات – مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

ص. ب: 4567

أبوظبي – دولة الإمارات العربية المتحدة

هاتف: 4044541-9712+

فاكس: 4044542-9712+

E-mail: pubdis@ecssr.ae
Website: http://www.ecssr.ae

مقدمة

يواجه الأمن البحري لليمن ودولة الإمارات العربية المتحدة تهديدات في ضوء نشاط القرصنة الذي تشهده منطقة خليج عدن وبحر العرب. وفي هذا الصدد، أود أن أذكر ثلاث نقاط، هي: أولاً، أصدر مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بياناً جاء فيه: «يشدد مجلس الأمن على ضرورة أن يتحرك المجتمع الدولي تحركاً شاملاً لقمع القرصنة والتصدي لأسبابها الدفينة بهدف القضاء نهائياً على القرصنة والسطو المسلح في عُرض البحر، وعلى ما يرتبط بهما من أنشطة غير قانونية».[1] ثانياً، تسلم القراصنة الصوماليون، في مايو 2013، ثمانية ملايين يورو على دفعتين؛ وذلك للإفراج عن بحارة دنماركيين وفلبينيين اختُطفوا في الهجوم الذي شُنّ على سفينتهم في أثناء إبحارها في خليج عدن. ثالثاً، يمتد التهديد الذي تشكّله القرصنة إلى مناطق جديدة، كما تُجسده التحديات التي يواجهها خليج غينيا على الساحل الغربي لإفريقيا. ومع تصاعد أعمال القرصنة والإرهاب في خليج عدن وبحر العرب، منذ بداية القرن الحادي والعشرين، بذل اليمن جهوداً للدفاع عن مياهه الإقليمية من خلال تشكيل قوات خفر السواحل. ونُعرب، في هذا الصدد، عن امتناننا لدولة الإمارات العربية المتحدة؛ بوصفها أولى الدول التي مدّت إلينا يد العون عن طريق تزويد قوات خفر السواحل اليمنية بعدد من السفن، وتمكيننا من أداء واجباتنا نحو الأمن البحري.

وقد طرأت تغيرات أثرت في دول المنطقة، بما فيها اليمن الذي يمر الآن بمرحلة انتقالية؛ إذ تمكّن، بفضل مبادرة طرحتها دول مجلس التعاون لدول

الخليج العربية، ودعَمَها الأعضاء الدائمون في مجلس الأمن، من تجنب وقوع حرب أهلية، وتحقيق انتقال سلمي للسلطة، وفقاً للمبادرة الخليجية. وتتضمن المبادرة إجراء حوار وطني مستمر حول عدد من المشكلات، ولاسيما قضية الجنوب؛ فقد أكّد الرئيس اليمني عبدربه منصور هادي، في خطابه الذي ألقاه بمناسبة اليوم الوطني [22 مايو 2013]، أن إيجاد حل لقضية الجنوب يُعد عاملاً أساسياً في حل جميع القضايا الأخرى التي يثيرها الحوار الوطني، إضافة إلى القيام بمهمات المرحلة الانتقالية، وإطلاق مرحلة جديدة من الاستقرار والازدهار، وتمكين اليمن من الانخراط بفاعلية في عمليتي السلام والتنمية على الصعيدين الإقليمي والدولي.

خلفية عن القرصنة في خليج عدن وبحر العرب

يرجع نشاط القراصنة إلى بداية استخدام المحيطات بوصفها طرقاً تجارية. ولكن، في الآونة الأخيرة، شهدت أعمال القرصنة زيادة كبيرة؛ فمنذ أوائل تسعينيات القرن العشرين، باتت القرصنة البحرية الحديثة أحد التحديات الرئيسية للقانون الدولي. ويُمكن الإشارة إلى أولى هجمات القرصنة والإرهاب في هذا السياق، وهي تلك التي شُنت على السفينة الأمريكية "كول" USS Cole في أكتوبر 2000، وكذلك ناقلة النفط الفرنسية "ليمبورج" MV Limburg في أكتوبر 2002، أي أن إحداهما نُفذت قبل هجمات الحادي عشر من سبتمبر 2001، والأخرى بعدها. وهما مثالان على الهجمات التي تُشن على السفن التابعة لأسلحة البحرية، وكذلك السفن التجارية، وما يتبع ذلك من تهديد للأمن البحري. وقد استخدم الإرهابيون الذين هاجموا السفينة الأمريكية كول متفجرات مُعدّلة كادت تؤدي إلى

إغراق إحدى أكثر السفن الحربية الأمريكية تطوراً وتعقيداً؛ إذ أسفر الانفجار عن إحداث ثقب يصل عرضه إلى 40 قدماً في جانب المدمرة، فضلاً عن مقتل 17 بحاراً أمريكياً، وجرح 40 آخرين. وقد استغرق إصلاح السفينة أكثر من 14 شهراً، وكلّف 250 مليون دولار أمريكي.[2]

أما ناقلة النفط الفرنسية ليمبورج، التي تحمل على متنها شحنات نفط خام من ميناء المكلا البحري على الساحل الشرقي لليمن، الذي يقع على بعد 550 كيلومتراً شرق العاصمة صنعاء؛ فقد تعطّلت، واندلعت فيها النيران في أكتوبر 2002، وظلت طافية على سطح الماء إلى أن أُخمدت النيران في آخر الأمر. ومع ذلك، غرِق أحد البحارة عندما غادر الطاقم السفينة المشتعلة، كما تسرب نحو 90 ألف برميل نفط في مياه خليج عدن. وقد كانت هذه الناقلة المستأجرة من قبل شركة النفط الماليزية "بتروناس" Petronas تحمل على متنها 400 ألف برميل من النفط الخام من المملكة العربية السعودية، وكانت تخطط لحمل 1.5 مليون برميل إضافية من اليمن قبل شحنها إلى مصفاة في ماليزيا قبل وقوع الهجوم.[3]

وأدى القبض على عدد من القراصنة في بحر العرب وخليج عدن والقرن الإفريقي في وقت لاحق، إلى جانب التحقيق في الهجومين اللذين نُفِّذا على السفينة كول والناقلة ليمبورج، إلى كشف النقاب عن إجراءات تدريب وتخطيط مفصلة ذات صلة بشبكات القرصنة والإرهاب المصمَّمة على وجه الخصوص من أجل استهداف الأمن البحري. وعلى الرغم من أن إلقاء السلطات اليمنية القبض على عدد من العناصر المهمة، ومحاكمتهم، كانا يُعدان ضربة للإرهابيين، فقد أزالت التحقيقات الستار عن شبكة إرهابية – أكبر مما

كان متوقعاً - لا تزال قادرة على تنفيذ عمليات قصف وغيرها من الهجمات على الأهداف البحرية.[4] وأجرى اليمن محاكمات لأولئك المشتبه في تورطهم في تنفيذ أعمال إرهابية بمياهه؛ بوصفها جزءاً من الجهود التي يبذلها لتقديمهم إلى العدالة عقب الهجومين.[5] وقد أُجريت المحاكمتان في الوقت نفسه، وسلّطتا الضوء على التهديد الإرهابي المحدق بالجمهورية اليمنية، والعالم عموماً.[6]

ويُعد خليج عدن من أهم طرق التجارة في العالم؛ إذ تمر عبر مياهه سنوياً آلاف السفن المتجهة إلى قناة السويس، أو الآتية منها. وتشير تقديرات وزارة الطاقة الأمريكية إلى أنه بدءاً من عام 2006، مرّ ما يصل إلى 3.3 مليون برميل نفط يومياً عبر مضيق باب المندب بين خليج عدن والبحر الأحمر. وقد شرعت أسلحة البحرية الأجنبية في تسيير دوريات في خليج عدن لقمع عصابات القراصنة قبالة الساحل الشمالي للصومال، ولكن من دون نجاح يُذكر. ونتيجة لذلك، يواجه أصحاب السفن ارتفاعاً في أقساط التأمين تتراوح بين 900 و9000 دولار أمريكي في المتوسط؛ وذلك لضمان مرور آمن للنقل البحري عبر خليج عدن. وعلاوة على ذلك، فإن الخوف من القراصنة أرغم الشركات على البحث عن طرق بحرية بديلة.

وعلى الرغم من أن ذلك يُعد أمراً سيئاً بالنسبة إلى شركات النقل البحري، فإنه يعد فرصةً لشركة بلاك ووتر العالمية Blackwater Worldwide؛ وهي شركة تعاقد متخصصة في المجال العسكري، يقع مقرها في ولاية كارولينا الشمالية الأمريكية. فقد أرسلت هذه الشركة السفينة "ماك آرثر" MV MacArthur، التي يبلغ طولها 183 قدماً، والمزودة بطاقم مكون من 14 فرداً ومنصة للمروحيات، إلى خليج عدن من أجل تقديم خدمات

الحراسة الأمنية إلى السفن.[7] وقد صرح بيل ماثيوز Bill Matthews نائب الرئيس التنفيذي للشركة بقوله: «تمر عبر خليج عدن سنوياً بضائع بمليارات الدولارات؛ ولذا تواصَل معنا أصحاب السفن الذين أعربوا عن حاجتهم إلى مساعدتنا من أجل ضمان وصول تلك البضائع إلى وجهاتها بسلام، ويمكن لسفينة ماك آرثر تحقيق ذلك».

وإذا كان هدف القراصنة هو انتزاع الفديات المالية، فإن احتمال قدرتهم على إلحاق دمار بالنقل البحري وارد جداً؛ إذ تمر عبر خليج عدن ناقلات نفط كبيرة. لذلك، هناك خطر قائم يتمثل في إمكانية أن يتسبب هجوم يشنّه القراصنة بإحداث تسرب نفطي كبير. وقد اختارت الأمم المتحدة اليمن بوصفه مثالاً إقليمياً لإخضاعه للدراسة، واختارت عدن بوصفها إحدى المدن الساحلية المهمة في جذب المستثمرين. كما اختارت قمة مجموعة الثماني G8، التي عُقدت في الولايات المتحدة الأمريكية في يونيو 2004، اليمن ليكون من بين الدول المنسِّقة لجهود تعزيز الديمقراطية في منطقة الشرق الأوسط. وبناءً عليه، جرى إنشاء مركز إقليمي في اليمن بهدف التنسيق الفعّال من أجل مكافحة القرصنة في دول منطقة خليج عدن والبحر الأحمر، وضمنها اليمن، وسلطنة عمان، والصومال، وجيبوتي، والمملكة العربية السعودية، ومصر، والسودان، والأردن، وإثيوبيا، وإريتريا.

وسوف يساعد هذا المركز على تبادل المعلومات بشأن التهديد الذي تشكله القرصنة للأمن البحري، كما سينسِّق مع أسلحة البحرية الأخرى الموجودة في خليج عدن من أجل دعم الأمن البحري، وفقاً لقرارات مجلس الأمن. وفضلاً عن ذلك، أنشأ اليمن وحدة بحرية بهدف محاربة القرصنة في

خليج عدن والبحر الأحمر، كما أسست قوات خفر السواحل اليمنية وحدة مكافحة القرصنة؛ للتصدي لتصاعد أعمال القرصنة، وتعزيز حماية السفن، ووضع حد للقراصنة الصوماليين في خليج عدن ومضيق باب المندب.

وتُعد القرصنة الدولية التي يواجهها العالم تهديداً لأمن الملاحة البحرية في خليج عدن، الذي يعد أحد أهم طرق النقل البحري الدولية. وتتسم العلاقات السياسية والاقتصادية اليمنية بدورها في دعم الأمن البحري، الذي يجسّده حضور اليمن على الصعيدين الإقليمي والدولي، وفهمه لحجم التحديات التي يواجهها المجتمع الدولي في الوقت الحالي. إن اليمن صارم في موقفه من تعزيز الأمن والاستقرار، ومحاربة الإرهاب والقرصنة البحرية؛ بوصفهما جزءاً من الجهود الدولية الرامية إلى تحقيق هذه الأهداف المهمة كلها. ومنذ أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001، أُلقي القبض على العديد من الإرهابيين؛ ما أسفر عن تعطيل أنظمتهم المالية، فضلاً عن شبكات الاتصال ومعسكرات التدريب التابعة لهم في أفغانستان. وعلاوة على ذلك، جرى تطبيق العديد من التدابير الأمنية الجديدة بهدف حماية التجارة البحرية وشحنات البضائع المنقولة بالحاويات وخطوط نقلها البرية في سلسلة الإمداد العالمية.

وبالطبع، فقد تراجعت القدرات العملياتية للقراصنة والإرهابيين. ومع ذلك، لا يمكن لأي شخص التأكد من مدى جدية ما سبق في عرقلة قدراتهم وإمكاناتهم، أو الوقت الذي سيستغرقه هؤلاء المهاجمون في التعافي واستئناف

عملياتهم من جديد. ولم تكن ناقلة النفط الفرنسية ليمبورج، وهي "ناقلة نفط خام ضخمة" تحمل 400 ألف برميل نفط شبّت فيها النيران في تفجير إرهابي قبالة ساحل اليمن في أكتوبر 2002، بعيدة عن مضيق باب المندب. ولذا، كان من الممكن أن يؤدي إغلاق المضيق إلى الحيلولة دون وصول الناقلات إلى قناة السويس، وإرغامها على تحويل مسارها بحيث تبحر حول رأس الرجاء الصالح؛ ما كان سيؤدي إلى زيادة كبيرة في زمن الرحلة التي يستغرقها نقل النفط إلى أمريكا الشمالية وأوروبا، كما كان سيؤدي إلى ارتفاع تكاليفها.[8] والسؤال هنا هو: ما الذي سيحدث لمعدلات تكاليف التأمين إذا هاجم القراصنة والإرهابيون أحد الموانئ، أو المضايق، أو الممرات المائية الرئيسية المستخدمة في التجارة الدولية، أو أغلقوها؟ والإجابة هي أنه كلما اتسع نطاق الهجمات، زاد حجم الصدمة التي تُخلّفها. ولا يوجد تأمين ضد الهجمات البحرية؛ فتكاليف التعافي ستكون باهظة بشكل لا يمكن تصوره. ومن بين الأمثلة على ذلك، ما أصاب ميناء عدن عقب الهجوم الإرهابي الذي نُفذ على الناقلة الفرنسية ليمبورج. وقد واجهت صناعة النقل البحري الدولية تحديات مهولة تُعزى إلى المخاوف الأمنية والارتفاع في أقساط التأمين.

وتُعد القرصنة إحدى أقدم المهن في العالم؛ إذ يرجع تاريخها إلى عام 3000 قبل الميلاد. وقد وصف المؤرخون الرومان كلمة "قرصنة" للمرة الأولى عام 140 قبل الميلاد. وفي القرن العاشر، أطلق الأوروبيون على القراصنة اسم "الفايكينغ". وعلى أي حال، لم يُستخدم مصطلح "القرصنة" بمعنى عمليات السطو في عُرض البحر إلا في إنجلترا في العصور الوسطى. أما في التاريخ

الحديث، فقد توسعت القرصنة باتساع الأنشطة البحرية، وخاصة مع انتشار السفن الأوروبية التي تستكشف الأمريكتين (الشمالية والجنوبية)، وإفريقيا، وآسيا، وحتى الشرق الأقصى بهدف البحث عن الموارد ونشر النفوذ. وتتصاعد أعمال القرصنة اليوم في أحد أكثر الممرات المائية الدولية اكتظاظاً في خليج عدن، ولاسيما قبالة ساحل الصومال. وفي الربع الأخير من القرن العشرين، برزت القرصنة الحديثة؛ بوصفها أحد أكبر التحديات التي تتطلب اتخاذ دول المنطقة والمجتمع الدولي مبادرات أمنية جديدة.

وقد استهدفت القرصنة الأمن البحري في منطقتنا ومناطق أخرى؛ مثل مضيق ملقا في جنوب شرق آسيا؛ ما يُشكل تهديداً لخطوط النقل البحري التي تستخدمها أكثر من 50 ألف سفينة سنوياً (تمر 15 ألف سفينة منها عبر مياه خليج عدن، كما أن نحو 95٪ من التجارة الدولية، بما فيها النفط، تُنقل على متن هذه السفن). وحسب التقرير الصادر عام 2007 عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، ارتفع حجم السلع والبضائع المنقولة بحراً من 2.5 مليار طن إلى 7.5 مليار طن سنوياً، كما ارتفعت كمية النفط المنقول على متن السفن من 1.5 مليار طن إلى 2.5 مليار طن سنوياً. وقد وصف بوتينجال موكوندان Pottengal Mukundan، مدير "المكتب البحري الدولي International Maritime Bureau, IBM"، الوضع الراهن بالخطر جداً، وأضاف أن القراصنة لا يتوانون عن استخدام الأسلحة، وأن أكثر من 260 سفينة قد تعرضت للهجوم. وبناءً عليه، إذا لم تُتخَذ تدابير ملائمة، فسيكون هناك تهديد حقيقي للأمن البحري في خليج عدن.

إن الموقع الاستراتيجي لخليج عدن، وانعدام الاستقرار السياسي في الصومال، جعلاه قاعدة للقرصنة. وقد كان أحد أخطر أعمال القرصنة الاستيلاء على سفينة أوكرانية تحمل دبابات من طراز T-72 ومعدات عسكرية أخرى، إلى جانب الاستيلاء على ناقلة النفط السعودية "سيريوس ستار" Sirius Star، التي كانت تحمل شحنات نفط خام تصل قيمتها إلى 100 مليون دولار، والتي طالب القراصنة بفدية مالية تبلغ 10 ملايين دولار من أجل الإفراج عنها. وإذا كان الهدف الذي يعمل من أجله القراصنة هو الحصول على فديات مالية من خلال أنشطتهم، فإنهم يلحِقون كذلك أضراراً بالبيئة البحرية في خليج عدن؛ فمن الممكن أن يتسرب النفط في مياه الخليج في أي مواجهة مع القراصنة، وهو ما يشكل تهديداً للبيئة. كما أن ذلك يزيد من تكاليف تأمين السفن التي ارتفعت هذا العام بمقدار 10 أضعاف. أما بالنسبة إلى السفن التي تختار تحويل مسارها بحيث تبحر حول جنوب إفريقيا، فسترتفع تكاليف تشغيلها بسبب بعد المسافة. وبالإضافة إلى ذلك، فقد جرى توجيه اتهامات إلى بعض الدول باستغلالها انهيار الحكومة الصومالية عام 1991 من أجل سرقة الثروة السمكية، أو التخلص من النفايات النووية بصورة غير قانونية [في المياه الإقليمية للصومال].

وبعد أن ضربت موجة تسونامي سواحل دول المحيط الهندي عام 2005، جُرفت مئات البراميل من النفايات الإشعاعية إلى هذه السواحل؛ ما أدى إلى تعرض السكان لتلوث إشعاعي أسفر عن إصابتهم بأمراض لاحقاً. ولم تنظَّف هذه السواحل حتى الآن، كما لم يتوقف رمي النفايات النووية، ولم

يعوِّض المتضررون، أشخاصاً كانوا أو دولاً. وحسب بعض التقديرات، تصل تكلفة أعمال الصيد غير المشروع في المنطقة إلى أكثر من 300 مليون دولار سنوياً. والسؤال هنا: هل كان تصاعد أعمال القرصنة في دول المنطقة، وبخاصة الصومال، هو نتيجة أعمال الصيد غير المشروع ورمي النفايات النووية؟ ما من شك في وجود شبكة من المصالح تشكّلت بفعل القرصنة، وتتضمن: استخدام الفديات المالية في تمويل عمليات شراء الأسلحة لإحداث مزيد من القلاقل والاضطرابات في المنطقة، وأنشطة غسل الأموال، والعديد من الرجال الوسطاء - معظمهم صوماليون - يعيشون في شتى أنحاء العالم باستخدام وضع اللاجئ. وقد أكّد بيل ماثيوز، نائب الرئيس التنفيذي لشركة بلاك ووتر الأمنية، الحاجة إلى تحقيق الأمن والسلامة في البحر، وأن هذه الشبكات الإجرامية ترغب في توسيع نطاق عملياتها في المنطقة. ومع ذلك، فالحقيقة هي أنه لا يمكن مكافحة القرصنة من دون تقديم الدعم إلى حكومة صومالية مستقرة وقادرة على حل الأزمة وتطوير البلاد.

الحاجة إلى مبادرة دولية

إن الجهود المبذولة للتوصل إلى اتفاق إقليمي بشأن مكافحة أعمال القرصنة التي ترتكب ضد السفن تستلزم اتفاقاً بين الدول، ومبادرة من أجل إدخال هذا الاتفاق حيز التنفيذ في البحار التي تُطل عليها الدول العربية. وثمة نماذج للتعاون الحكومي على المستوى الإقليمي حظيت برعاية "المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization, IMO"،

وتتضمن هذه النماذج مجالات تعاون مختلفة؛ مثل: المساعدات الإنسانية المشتركة، والإرشادات المتبعة في حالات الكوارث، وعمليات مكافحة الإرهاب، وحفظ السلام. وستعمل اتفاقات التعاون هذه، إلى جانب التدابير المتخذة لتطبيقها، على تمكين الدول العربية من الدفاع عن مصالحها البحرية المشتركة، بما فيها حماية حقوق الصيد. كما أن حماية الحياة المائية والبيئة البحرية ستخدم التدابير الآنفة الذكر، إضافة إلى أنها تتطلب تعاوناً بين الدول العربية التي تستخدم هذه البحار، كما تتطلب استخدام قوات خفر السواحل؛ وهو ما يمثل بعداً مهماً آخر.

وقد يكون للأثر الذي يخلّفه الاحتباس الحراري العالمي والتغير المناخي في الدول العربية نتائج سلبية على سكان الدول الساحلية والجزر الصغيرة التابعة لهذه الدول. وسيؤدي تطوير الموانئ والسواحل، بما في ذلك تحسين البنى التحتية في الدول العربية، إلى زيادة حصة العالم العربي من إيرادات التجارة الدولية. ولكن خطوة مثل هذه تتطلب جهود سلطات الموانئ في الدول المجاورة، وتحسين مرافق الموانئ. وتحتاج منطقتنا إلى بناء رؤية مشتركة للأمن البحري، وتفادي الصراعات في هذا الشأن. ويُعد أمن ممرات التجارة البحرية، ومكافحة القرصنة والإرهاب، والمساعدات الإنسانية في حالات الكوارث، والحلول السلمية للنزاعات في المياه الإقليمية، مسائل تحتاج إلى حلول شاملة ومُتزنة يمكنها تحقيق الأمن والسلامة في المناطق البحرية الإقليمية والدولية؛ وهو ما لا يمكن تحقيقه إلا عن طريق طرح مبادرات إقليمية تحظى بدعم دولي.[9] وللدول العربية تاريخ طويل وخبرة كبيرة في

الملاحة البحرية؛ ولذا، ينبغي استعادة تلك المكانة من خلال تأمين هذه الدول لمياهها الإقليمية. وتُمثل هذه الخطوة أحد هواجس الدول العربية، إلى جانب أهمية التعاون الوثيق بهدف دعم المبادرات الدولية من أجل تأمين الملاحة البحرية في المنطقة.

القانون الدولي والقرصنة في خليج عدن

يُعد القراصنة أعداء الإنسانية في نظر القانون الدولي. ومن هذا المنطلق، يمكن لأي دولة اتخاذ إجراءات قانونية ضدهم. وعلى الرغم من أنه جرى تعريف القرصنة في الماضي بأنها عمليات السطو في أعالي البحار، فقد عرّفتها المواد من 13 إلى 19 من "اتفاقية أعالي البحار"، التي أُبرمت في جنيف عام 1958، بأنها تتضمن الأعمال التي تعوق الأمن البحري. وتُعطي المادة 19 من الاتفاقية الحق لأي دولة تُلقي القبض على القراصنة في محاكمتهم، وفقاً لقوانينها الوطنية، والمطالبة بتعويضات جراء الأضرار التي لحقت بالسفن. كما تتضمن "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" UNCLOS، التي أُبرمت عام 1982، و"اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجَّهة ضد سلامة الملاحة البحرية" SUA، المبرمة عام 1988، إلى جانب البروتوكولات ذات الصلة، مواد تنص على مكافحة القرصنة على وجه الخصوص، أبرزها المواد من 101 إلى 106 من "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" التي عَرَّفت القرصنة بأنها الاستخدام غير المشروع للعنف في أعالي البحار.

ومع ذلك، فإن المادة 101 من هذه الاتفاقية، التي تُعرِّف القرصنة بأنها أنشطة موجهة ضد السفن في أعالي البحار خارج المياه الإقليمية، لا تنطبق

على 75٪ من أنشطة القراصنة التي انطلقت من ساحل الصومال بين عامي 2007 و2008، والتي أسفر عنها احتجاز سفن ضمن المياه الإقليمية للصومال. ولذا، لا يمكن للجهود الدولية الرامية إلى مكافحة القرصنة ملاحقة القراصنة في المياه الإقليمية، أو منعهم من استخدام هذه الدول لممارسة أنشطتهم، وفقاً للقانون الدولي. وبناءً عليه، سيتكبد أصحاب السفن المهاجَمة خسائر كبيرة إذا لم تعمل الدول التي تكافح القرصنة على توقيع اتفاقات متبادلة مع الحكومة الصومالية. ومن هذا المنطلق، اقترح "المكتب البحري الدولي" تعريفاً جديداً للقرصنة يشتمل على الأنشطة التي تعرقل الملاحة بهدف السطو، والتي لا تقتصر ممارستها على أعالي البحار فحسب. ويؤيد "المكتب البحري الدولي" فكرة مراجعة القوانين البحرية الحالية، وبخاصة تلك التي تُعنى بالقرصنة.

وقد حضرت السفن التابعة لأسلحة البحرية من الولايات المتحدة الأمريكية، والاتحاد الأوروبي، وروسيا، واليابان، وإيران، وماليزيا، إلى هذه المنطقة للتصدي للإرهاب البحري. ولكن ثمة نقاش حول مشروعية هذا التدخل الأجنبي الذي يتعارض مع ميثاق الأمم المتحدة. ففي اجتماعات الدورة الثامنة والخمسين للجمعية العامة للأمم المتحدة عام 2003، قدم الأمين العام تقريراً حول قانون البحار اشتمل على أهمية تعزيز التعاون والتنسيق على المستوى الدولي من أجل مكافحة القرصنة؛ الأمر الذي بعث على إثارة نقاش حول كيفية القيام بالتدابير الأمنية من دون عرقلة الملاحة الدولية، إضافة إلى أهمية التنسيق في هذا الشأن.[10] كما كان هناك نقاش حول نقاط الضعف في القانون الدولي؛ إذ لم تُحدَّد المؤسسات والوكالات المعنية

بمكافحة القرصنة. ويستند قانون البحار إلى "المنظمة البحرية الدولية"، وهي منظمة غير متخصصة في القرصنة. وتأتي مساهمة المنظمة في الأمن البحري من إعدادها لاتفاق حول الأنشطة غير المشروعة وسلامة الملاحة البحرية (Rome 1988). ولكن هذا الاتفاق لا يتطرق إلى القرصنة على وجه التحديد مع أنها تُعد ضمن الأنشطة غير القانونية المذكورة في المادة الثالثة من الاتفاقية المبرمة عام 1988.[11] وفي 17 ديسمبر 2008، أصدر مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة القرار رقم 1851 الذي دعا، للمرة الأولى، إلى استخدام الوسائل الضرورية كافة من أجل التصدي لأنشطة القرصنة المسلحة المنطلقة من ساحل الصومال.[12]

وقد أصدر رئيس مجلس الأمن بياناً في 19 نوفمبر 2012، جاء فيه:

> يؤكد مجلس الأمن أن القانون الدولي، كما تعكسه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي أُبرمت في 10 ديسمبر 1982، وخاصة المواد من 100 إلى 107 منها، يضع الإطار القانوني الواجب تطبيقه لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر، إلى جانب الأنشطة الأخرى الممارَسة في المحيطات. كما يدعو الدول إلى اتخاذ الخطوات المناسبة بموجب قوانينها الوطنية؛ لتسهيل اعتقال أولئك الذين يُزعم انخراطهم في أعمال القرصنة، بما في ذلك تمويل مثل هذه الأعمال، أو تسهيل ارتكابها، ومحاكمتهم وفقاً للقانون الدولي، مع الأخذ في الاعتبار غيرها من الصكوك الدولية ذات الصلة وفق الاتفاقية.

وتسعى الدول العربية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن إلى تنسيق جهودها بهدف مكافحة القرصنة؛ فشكلت مجموعة اتصال، وعقدت

اجتماعات في القاهرة من أجل معالجة التهديدات المحدقة بالأمن البحري، وتنسيق جهود التعاون على المستوى الإقليمي؛ وذلك للحصول على دعم الدول والوكالات المانحة. ويتضمن المركز الإقليمي الذي أنشئ في اليمن بهدف تنسيق جهود مكافحة القرصنة في خليج عدن والبحر الأحمر دولاً عدة، هي: اليمن، وعُمان، والصومال، وجيبوتي، والمملكة العربية السعودية، ومصر، والسودان، والأردن، وإثيوبيا، وإريتريا. وتتبادل هذه الدول معلومات حول القرصنة، كما تنسق مع القوات البحرية الحليفة الموجودة في المياه الدولية، طبقاً لقرارات مجلس الأمن.

محاكمة القراصنة في المحاكم المحلية

يُسهم القراصنة، الذين يستخدمون ساحل الصومال قاعدة لأنشطتهم، في إيجاد صعوبات شديدة أمام مرور السفن وطواقمها بسلام عبر مناطق التجارة المهمة في العالم. ولذلك، وجهت الدول المتأثِّرة نداءً من خلال الأمم المتحدة لتأمين عبور السفن والناقلات، وتعزيز التعاون الدولي من أجل مكافحة أعمال القرصنة. وندّد القرار رقم 1976 الصادر عن مجلس الأمن في إبريل 2011، للمرة الأولى، بأعمال القرصنة المنطلقة من ساحل الصومال، كما أعرب عن القلق إزاء الأوضاع غير الإنسانية التي تواجهها الطواقم المحتجزة، وتأثير ذلك في أسرهم، ودعا إلى الإفراج عنهم من دون تأخير. وقد دفع تزايد وجود القوات البحرية المتعددة الجنسيات على طول ساحل الصومال وخليج عدن القراصنة إلى تحويل أنشطتهم إلى أماكن أخرى، وتوسيع نطاقها لتشمل المناطق الشرقية والشمالية الشرقية من بحر العرب.

وأسس عدد من الدول العربية لجنة في يناير 2006 بهدف تبادل المعلومات وتنسيق الجهود التي تبذلها قواتها البحرية من أجل مكافحة القرصنة في خليج عدن، وزيادة الوعي بين المواطنين وأصحاب السفن، واستخدام التشريعات في محاكمة الأفراد المتورطين في أعمال القرصنة. وفي 14 يوليو 2011، أصدرت اللجنة بياناً أعربت فيه عن حنقها إزاء الإذلال الذي تتعرض له الطواقم البريئة المحتجزة على أيدي القراصنة، ولاسيما في ضوء تزايد التقارير بشأن العنف والتعذيب الجسدي المستخدَمين خلال فترة الاحتجاز. كما دعت اللجنة المجتمع الدولي إلى مواصلة بذل الجهود الرامية إلى التصدي للقرصنة بصورة شاملة.

وقد أدت هذه الأعمال إلى اتخاذ الخطوات اللازمة من أجل تعزيز دور القضاء بشأن القراصنة المعتقلين. ومن حيث المبدأ، لن يفضِّل المشرع العربي تأسيس محاكم دولية بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة؛ لأن ذلك سيُعد تدخلاً في سيادة الدول العربية والنظم القضائية الوطنية فيها. وبحسب وجهات نظر العديد من المشرعين، فإن من الممكن أن تدعم الدول العربية إنشاء محاكم خاصة لدولة ما، أو مجموعة من الدول في المنطقة العربية، وقد تحظى هذه المحاكم بدعم الأمم المتحدة أو مشاركتها. ومن المحتمل أن تكون مثل هذه الأعمال مناسبة من ناحية تقليص التعويضات، وتعزيز دور القضاء، ورفع كفاءته في المنطقة. وقد توفر هذه التدابير علاجاً مناسباً للمشتبه فيهم الذين ألقت أسلحة البحرية الأجنبية القبض عليهم، أو جرى نقلهم إلى دولة ثالثة من أجل محاكمتهم. وينبغي للدول المعنية، وخاصة في العالم العربي، تنسيق السياسات إزاء التحديات البحرية المشتركة، وصوغ تشريعات ستساعد في محاكمة القراصنة الذين قد تجرى محاكمتهم في محاكم محلية.

الحاجة إلى وضع نهج مشترك للتحديات البحرية في العالم العربي

يجب أن تكون لأي سياسة أهداف معينة. وقد كان لموقع شبه الجزيرة العربية، التي تحيط بها البحار من ثلاثة جوانب، تأثير جغرافي في تاريخ سكان المنطقة؛ فموقعها الاستراتيجي جعلها مصدر جذب وهدفاً، في الوقت نفسه، للتهديدات الخارجية. ولذا، ينبغي أن يتعلم العرب من التاريخ بناء منشآت بحرية قوية. وفي الواقع، يُبين لنا التاريخ أن الدولة التي تهيمن على الموانئ البحرية الواقعة على طول حدودها تُعد دولة تجارية مهمة؛ لأن التجارة تعتمد عموماً على الملاحة البحرية. وقد كان لأجدادنا العرب خبرة تجارية كبيرة مع شرق إفريقيا وجنوب آسيا وجنوب شرقها منذ فترات سابقة؛ لذلك، ينبغي الأخذ في الحسبان الدروس والعبر التاريخية المستفادة من تجربة كهذه، وإلا قد يواجه العالم العربي تهديدات ضد نموه وازدهاره.

وتُعد معظم الدول العربية دولاً ساحلية بحكم طبيعتها الجغرافية، وللعديد منها جزر. وليست الروابط التي نُسجت بين العرب والبحر جغرافية فحسب، وإنما هي مهمة من الناحية الثقافية أيضاً، فضلاً عن أنها أدت إلى تشكيل أواصر تاريخية واقتصادية وسياسية بين الدول العربية على مدى آلاف السنين. وشهدت الاقتصادات العربية نمواً سريعاً، وبخاصة تلك المصدِّرة للنفط. إن الصادرات النفطية تجعل الأمن البحري مهماً على المستوى الاقتصادي؛ لأن النفط يُنقل بحراً. وجدير بالذكر أن أمن الطاقة والأمن البحري متصلان ببعضهما بعضاً؛ فالنمو الاقتصادي مرتبط بتدفق

الصادرات النفطية ودخولها الأسواق الدولية. وتُؤكد الهجمات الإرهابية التي تُشن على السفن في البحر ضرورة تعزيز الأمن البحري، وتوسيع الدور الذي تضطلع به قوات خفر السواحل من أجل التصدي لمثل هذه التحديات. وينبغي أن تُركز السياسات الخارجية للدول العربية على هذه القضية الحساسة من أجل أمنها وازدهارها. وقد تحملت الدول العربية مسؤولية كبيرة في هذا الشأن، وهو ما تعكسه السياسة الخارجية التي تخدم منطقتها والعالم بأسره من منطلق المصالح المشتركة في الأمن والتنمية.

"الندوة البحرية لدول المحيط الهندي" بوصفها إطاراً للأمن البحري

دشن قادة أسلحة البحرية في معظم الدول المطلة على المحيط الهندي "الندوة البحرية لدول المحيط الهندي" Indian Ocean Naval Symposium في 14 فبراير 2008 في نيودلهي؛ وهو ما يُعد خطوة مهمة لتحقيق الأمن البحري في المنطقة. وقدمت الندوة إطاراً لتعزيز الفهم المتبادل للقضايا البحرية؛ مثل: تعزيز الأمن الإقليمي، وممارسة أنشطة تعاون مختلفة وتعزيزها، وتطوير العمليات المشتركة بما يتماشى مع مبادئ أسلحة البحرية. وعلاوة على ذلك، قدمت الندوة إلى القوات البحرية في الدول المشاركة منبراً للتشاور حول قضايا الأمن البحري الإقليمي بصورة دورية. وبموجب ميثاق "الندوة البحرية لدول المحيط الهندي"، تُعد العضوية الكاملة حقاً مشروعاً للدول المطلة على المحيط الهندي كلها، في الوقت الذي يمكن فيه منح أي دولة أخرى ترغب في الانضمام صفة مراقب إذا وافقت على معايير

الميثاق. وبالإضافة إلى ذلك، نص الميثاق على تناوب الدول الأعضاء رئاسة الندوة كل عامين. كما يشتمل الميثاق على مقترحات ووجهات نظر ساهمت بها دول خارج المنطقة، مثل فرنسا وأستراليا. وكانت الدول الأعضاء ستصدّق على النسخة الأخيرة من الميثاق في اجتماعها في جنوب إفريقيا عام 2012؛ إذ كان الميثاق سيصبح عندها ساري المفعول، وعلى الدول الأعضاء التزامه في أنشطتها المستقبلية.

وُتعد السلامة البحرية عنصراً أساسياً في الأمن الاقتصادي للدول العربية وسائر دول العالم؛ ولذا، ينبغي للعالم العربي دعم الجهود المشتركة على الصعيدين الإقليمي والدولي ومساندتها. وتُمثل هذه المساعي الإقليمية الرامية إلى حماية خطوط النقل البحري من أي تهديد، بما في ذلك القرصنة، إلى جانب بناء قدرات العاملين في مجال الأمن البحري، صُلب الشراكات الثنائية والمتعددة الأطراف بين المنظمات البحرية المعنية والدول العربية.[13] وللدول العربية روابط تاريخية وثقافية مع أوروبا وإفريقيا؛ ولذا، فإن من المهم بالنسبة إليها توسيع علاقاتها الدبلوماسية إقليمياً ودولياً من منطلق تعزيز قدراتها الأمنية، بما فيها الحصول على التدريبات اللازمة، وإجراء مناورات بحرية مشتركة، وبقاؤها مطّلعة على التطورات البحرية الدولية. ويُعد الأمن البحري مسألة مهمة للحوار بين الدول، ويستلزم تبادل المعلومات، وزيادة الوعي، ومشاطرة أفضل المارسات؛ بهدف تعزيز السلامة البحرية، وتقليل التلوث البحري، فضلاً عن صوغ التشريعات البحرية من أجل التصدي لأي انتهاكات، مثل القرصنة، والاتجار بالبشر، وتجارة المخدرات.[14] كما أن

وجهات نظر المنظمات الإنسانية ومنظمات مراقبة الكوارث مطلوبة من أجل جمع الآراء بهدف تعزيز الأمن البحري إقليمياً ودولياً. وفي الختام، تُمثل "الندوة البحرية لدول المحيط الهندي" إطاراً مهماً للتعاون في المجال البحري.

سبل مكافحة القرصنة

تُعد الممرات المائية والموانئ، مثل مضيق باب المندب وميناء عدن، مناطق ذات مصالح اقتصادية واستراتيجية مستمرة بالنسبة إلى المجتمع الدولي؛ فجميعها ذات أهمية جيواستراتيجية موازية. لذلك، هناك أسباب ملحّة تدعو إلى اتخاذ إجراءات ملموسة بهدف زيادة الأمن في الموانئ والممرات المائية الاستراتيجية في الوقت الذي يبحث فيه الإرهابيون عن أهداف ناعمة. وتعني حقيقة أن أمن البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن وبحر العرب – التي تُعد ضمن الممرات المائية الأكثر اكتظاظاً في العالم – مسألة ذات أهمية حيوية بالنسبة إلى الدول الساحلية والتجارة الدولية ومستخدمي هذه الممرات، أنه من المهم إبقاء الممراتِ المائيةِ الآتية آمنة ومفتوحة في الأوقات جميعها:

- مضيق باب المندب من بحر العرب وخليج عدن إلى البحر الأحمر.
- قناة السويس التي تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط.
- مضيق هرمز، وهو المنفذ البحري للخليج العربي إلى بحر العرب والمحيط الهندي.
- مضيقي ملقا وسنغافورة اللذين يربطان المحيط الهندي بالمحيط الهادئ.

- مضيقي البوسفور والدردنيل اللذين يربطان البحر الأسود بالبحر الأبيض المتوسط.
- قناة بنما التي تربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي.

إن الدول المطلة على ثلاثة من الممرات المائية الستة دول عربية، وخمسة من هذه الممرات تطل عليها دول إسلامية؛ ما يؤكد الأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها العالم العربي والإسلامي في التجارة البحرية. وأعطى اليمن أهمية استراتيجية وعملياتية لأمن المناطق البحرية والساحلية بعد الهجمة التي شُنت على السفينة الأمريكية كول في أكتوبر 2000، وحادثة ناقلة النفط الفرنسية ليمبورج. ويُعد تعاون اليمن مع المجتمع الدولي جزءاً من الجهود الطموح الرامية إلى تحسين الأمن في سائر أنحاء العالم، وسيشهد هذا التعاون مزيداً من التطور. ونظراً إلى المصالح المهمة للمجتمع الدولي في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن وبحر العرب، فإنه ينبغي للدول الساحلية أن تقدم أفضل ما لديها؛ لتوفير الأمن الكافي في مواجهة القرصنة من أجل تحقيق الاستقرار في المنطقة والعالم بأسره. كما ينبغي للمجتمع الدولي والدول الإقليمية الاتفاق على سبل يمكن أن تتبعها الدول المعنية كافة بصورة فردية أو جماعية. ومن بين هذه التوصيات:

- تأسيس مجلس لمضيق باب المندب.
- إنشاء مشروع تجريبي لـ"الشبكة الإلكترونية للطرق البحرية"Marine Electronic Highway في خليج عدن وبحر

العرب والمحيط الهندي، إلى جانب توقيع مذكرة تفاهم بين الدول الساحلية بشأن المشروع.

- استكشاف سبل التعاون في خليج عدن، وبحر العرب، والمحيط الهندي.
- متابعة مذكرة مؤتمر جيبوتي [مدونة جيبوتي لقواعد السلوك] التي جرى توقيعها عام 2009؛ للتصدي للقرصنة والهجمات المسلحة في خليج عدن وغرب المحيط الهندي.
- تأسيس مركز إقليمي من أجل تبادل المعلومات البحرية.
- إدراك الأهمية الاستراتيجية للمضايق في التجارة المحمولة بحراً على المستويين الإقليمي والعالمي، فضلاً عن الحاجة إلى ضمان بقائها آمنة ومفتوحة أمام النقل البحري في جميع الأوقات.
- إدراك نقاط الضعف البيئية والأمنية للمضايق، واحتمال أن يكون للأعمال غير المشروعة المرتكبة فيها تأثير سلبي خطر في تدفق الحركة.
- الانتباه إلى عدد الأعمال غير المشروعة وعمليات السطو المسلح على السفن والبحارة، التي تفيد التقارير بوقوعها في المضايق، والتي تشكل مبعث قلق استثنائياً.
- الوعي بالمصالح المتعددة الأطراف في المضايق، وأهمية توازن المصالح بين الدول الساحلية والدول المستخدِمة، مع احترام سيادة الدول الساحلية.

- الإقرار بحقوق الدول والتزاماتها بموجب "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، وبخاصة المادة 43 منها التي تدعو الدول المطلة على المضايق، وتلك التي تستخدمها في الملاحة الدولية، إلى التعاون عن طريق الاتفاق بشأن المسائل المتعلقة بسبل تيسير الملاحة وضمان السلامة، فضلاً عن تفادي التلوث الذي تحدثه السفن، والتقليل منه، والسيطرة عليه.

ومن الممكن الاتفاق على العبر والدروس المستخلصة[15] من تجربة اليمن بعد الهجوم الإرهابي الذي شُن على الناقلة الفرنسية ليمبورج في أكتوبر 2002، وهي:

- ارتفاع التكاليف المرتبطة بالأعمال الإرهابية التي تحدث اضطرابات في التجارة بصورة مطَّردة على مدى فترة زمنية معينة حتى تصل إلى سقف معين تطرأ فيه تغيرات جذرية على سلاسل التوريد.
- من المحتمل أن يكون للهجمات الإرهابية الكبرى التي تُشن على السفن أو حاويات البضائع أكبر الأثر في التجارة العالمية؛ لأنها تشكل جزءاً من سلسلة توريد مترابطة تتغلغل في قلب كثير من الاقتصادات الوطنية البارزة.
- من المحتمل قياس التكاليف الإجمالية الناجمة عن هجمات مثل هذه بمئات مليارات الدولارات.

وتضع كثير من الدول التجارية الرائدة على المستوى الدولي تدابير؛ للحؤول دون وقوع هجوم إرهابي خطر في البحر. وقد جرى بالفعل تطبيق

العديد من هذه الضمانات الأمنية، وثمّة ضمانات أخرى قيد التنفيذ. إن الضرر الذي يمكن أن يُحدثه هجوم إرهابي كبير يُشن باستخدام السفن أو حاويات البضائع، إلى جانب التكاليف المتوقعة للمتطلبات الأمنية البحرية الجديدة، أكبر بكثير مما كان متوقعاً. وعلاوة على ذلك، ثمة تحديات بحرية معاصرة، وهي: التهديدات البحرية المؤقتة، وإدارة المناطق البحرية الكبرى في الدول التي تعاني نقصاً في الموارد، والتغيرات التي يجب أن تطرأ على "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، والتحديات والفرص أمام إقامة نظام للتعاون في مجال الأمن البحري. كما ينبغي أن يكون ثمة اتفاق حول سلامة الملاحة بين الدول الساحلية في خليج عدن، وبحر العرب، والمحيط الهندي، كالتالي:

- إصرار الدول الساحلية على تعزيز التعاون القائم بشأن تحسين سلامة الملاحة، إلى جانب توثيق أواصر التعاون، والتنسيق إزاء سياسات وتدابير معينة.
- مراقبة المناطق باستخدام الأقمار الصناعية، وإخطار القوات البحرية في تلك المناطق بأي سفينة يشتبه في أنها قد تُشكل خطراً على المؤسسات البحرية أو العسكرية.

وتوصل "فريق الخبراء التقني الثلاثي" Tripartite Technical Experts Group الذي يضم مسؤولين من ثلاث دول ساحلية، هي: إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، إلى اتفاق مماثل من أجل تعزيز سلامة الملاحة في المضايق، وحماية بيئتها، ولاسيما من خلال التدابير المتعلقة بمسارات الملاحة، بما فيها نظام فصل حركة الملاحة، ومساراتها في المياه العميقة، والمناطق الوقائية، ونظم الإبلاغ عن السفن.[16]

الهوامش

1. انظر:

Statement by the President of the Security Council, November 19, 2012; Document no. S/prst/2012/24.

2. CNN, November 3, 2000

3. *International Herald Tribune*, October 11, 2002

4. Associated Press, November 25, 2013

5. صحيفة الوحدة اليمنية، 7 يوليو 2004.

6. *Yemen Observer*, July 2004

7. انظر:

William Pentland, "Blackwater Floats Private Navy to Fight Pirates," Forbes.com, October 2008.

8. انظر:

U.S. Energy Information Administration, "World Oil Transit Chokepoints," August 22, 2012, http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf

9. انظر:

Address by the Indian Foreign Secretary on "Maritime Dimensions of India's Foreign Policy," New Delhi, July 28, 2011.

10. انظر:

"Oceans and the Law of the Sea," Report of the United Nations Security Secretary General, UN GAOR, 58th Session, UN DOC/A./RES/58/65 (2003).

11. انظر:

Article 3 of the "Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" (Rome, 1988).

12. انظر:

United Nations Security Council Resolution S/Res./1851 (2008), adopted on December 16, 2008.

13. انظر:

Final Communiqué of the 11th Meeting of the Council of Ministers of IOR-ARC.

14. للمزيد، انظر: http://maritimesecurity.asia.

15. انظر:

Michael Richardson, *A Time Bomb for Global Trade: Maritime Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction* (Singapore: ISEAS, 2004).

16. انظر:

"Risk Governance of Maritime Global Critical Infrastructure," Report by the International Risk Governance Council (IRGC).

المصادر والمراجع

"Oceans and the Law of the Sea." Report of the United Nations Security Secretary General, UN GAOR, 58th Session, UN DOC/A./RES/58/65 (2003).

"Risk Governance of Maritime Global Critical Infrastructure." Report by the International Risk Governance Council (IRGC).

Pentland, William. "Blackwater Floats Private Navy to Fight Pirates." Forbes.com, October 2008.

Richardson, Michael. *A Time Bomb for Global Trade: Maritime Related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction* (Singapore: ISEAS, 2004).

The "Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation" (Rome 1988).

United Nations Security Council Resolution S/Res./1851 (2008).

U.S. Energy Information Administration. "World Oil Transit Chokepoints." August 22, 2012, http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf

نبذة عن المحاضر

أحمد سالم الوحيشي؛ يشغل منصب المدير التنفيذي للمركز اليمني للشؤون الدولية. وقد عمل رئيساً لبعثة جامعة الدول العربية في نيودلهي، وسفيراً لليمن لدى إندونيسيا وسنغافورة وبروناي. كما كان عضواً في الهيئة التدريسية في جامعة عدن منذ عام 1977.

قاد السفير (متقاعد) د. أحمد الوحيشي مبادرات عدة من أجل تعزيز الروابط بين شمال إفريقيا وجنوب آسيا من خلال تضافر جهود مختلف الاتحادات والشركاء على الصعيد العالمي. ولا يزال ملتزماً تعزيز التعاون الإقليمي وتحسين الأمن والاستقرار عن طريق مشاركته في مختلف البرامج وانخراطه المستمر في تبادل الأفكار والحوار على المستوى الدولي. كما شارك بفاعلية في اجتماعات "المسار الثاني" TRACK II في جميع أنحاء العالم. كما أعدّ أبحاثاً حول القضايا السياسية والاقتصادية والبيئية وقضايا القانون الدولي في منطقة الشرق الأوسط، إلى جانب قضايا أخرى تتعلق بالأمن والسلام ونزع السلاح والتنمية المستدامة.

حصل السفير د. الوحيشي على درجة الدكتوراه في الاقتصاد من معهد التكنولوجيا الكيميائية ICT في جمهورية التشيك عام 1988، والزمالة في القانون الدولي من معهد الأمم المتحدة للتدريب والبحث UNITAR في جنيف عام 1999، والدبلوم في القانون الدولي من جامعة موسكو عام 1991، ودرجة البكالوريوس في الكيمياء من جامعة الكويت عام 1977.

صدر من سلسلة
محاضرات الإمارات

1. بريطانيا والشرق الأوسط: نحو القرن الحادي والعشرين

مالكولم ريفكند

2. حركات الإسلام السياسي والمستقبل

رضوان السيد

3. اتفاقية الجات وآثارها على دول الخليج العربية

محمد سليم

4. إدارة الأزمات

محمد رشاد الحملاوي

5. السياسة الأمريكية في منطقة الخليج العربي

لينكولن بلومفيلد

6. المشكلة السكانية والسلم الدولي

عدنان السيد حسين

7. مسيرة السلام وطموحات إسرائيل في الخليج

محمد مصلح

8. التصور السياسي لدولة الحركات الإسلامية

خليل علي حيدر

9. الإعلام وحرب الخليج: رواية شاهد عيان

بيتر آرنيت

10. الشورى بين النص والتجربة التاريخية

رضوان السيد

11. مشكلات الأمن في الخليج العربي
منذ الانسحاب البريطاني إلى حرب الخليج الثانية

جمال زكريا قاسم

12. التجربة الديمقراطية في الأردن: واقعها ومستقبلها

هاني الحوراني

13. التعليم في القرن الحادي والعشرين

جيرزي فياتر

28. الأوضاع الاقتصادية والسياسية والأمنية في روسيا الاتحادية

فكتور ليبيديف

29. مستقبل مجلس التعاون لدول الخليج العربية

ابتسام سهيل الكتبي
جمال سند السويدي
اللواء الركن حيي جمعة الهاملي
سعادة السفير خليفة شاهين المرر
سعيد حارب المهيري
سعادة سيف بن هاشل المسكري
عبدالخالق عبدالله
سعادة عبدالله بشارة
فاطمة سعيد الشامسي
محمد العسومي

30. الإسلام والديمقراطية الغربية والثورة الصناعية الثالثة: صراع أم التقاء؟

علي الأمين المزروعي

31. منظمة التجارة العالمية والاقتصاد الدولي

لورنس كلاين

32. التعليم ووسائل الإعلام الحديثة وتأثيرهما في المؤسسات السياسية والدينية

ديل إيكلمان

33. خمس حروب في يوغسلافيا السابقة

اللورد ديفيد أوين

34. الإعلام العربي في بريطانيا

سعد بن طفلة العجمي

35. الانتخابات الأمريكية لعام 1998

بيتر جوبر

36. قراءة حديثة في تاريخ دولة الإمارات العربية المتحدة

محمد مرسي عبدالله

37. أزمة جنوب شرقي آسيا: الأسباب والنتائج

ريتشارد روبيسون

38. البيئة الأمنية في آسيا الوسطى

فريدريك ستار

39. التنمية الصحية في دولة الإمارات العربية المتحدة من منظور عالمي

هانس روسلينج

40. الانعكاسات الاستراتيجية للأسلحة البيولوجية والكيماوية على أمن الخليج العربي

كمال علي بيوغلو

41. توقعات أسعار النفط خلال عام 2000 وما بعده ودور منظمة الأوبك

إبراهيم عبدالحميد إسماعيل

42. التجربة الأردنية في بناء البنية التحتية المعلوماتية

يوسف عبدالله نصير

43. واقع التركيبة السكانية ومستقبلها في دولة الإمارات العربية المتحدة

مطر أحمد عبدالله

44. مفهوم الأمن في ظل النظام العالمي الجديد

عدنان أمين شعبان

45. دراسات في النزاعات الدولية وإدارة الأزمة

ديفيد جارنم

46. العولمة: مشاهد وتساؤلات

نايف علي عبيد

47. الأسـرة ومشكلة العنف عند الشباب
(دراسة ميدانية لعينة من الشباب في جامعة الإمارات العربية المتحدة)

طلعت إبراهيم لطفي

48. النظام السياسـي الإسـرائيلي: الجذور والمؤسسات والتوجهات

بيتر جوبسـر

49. التنشئة الاجتماعية في المجتمع العربي في ظروف اجتماعية متغيرة

سهير عبدالعزيز محمد

50. مصادر القانون الدولي: المنظور والتطبيق

كريستوف شـرور

51. الثوابت والمتغيرات في الصراع العربي – الإسـرائيلي وشكل الحرب المقبلة

اللواء طلعت أحمد مسلم

52. تطور نظم الاتصال في المجتمعات المعاصـرة

راسم محمد الجمال

53. التغيرات الأسـرية وانعكاساتها على الشباب الإماراتي: تحليل سوسيولوجي

سعد عبدالله الكبيسي

54. واقع القدس ومستقبلها في ظل التطورات الإقليمية والدولية

جواد أحمد العناني

55. مشكلات الشباب: الدوافع والمتغيرات

محمود صادق سليمان

56. محددات وفرص التكامل الاقتصادي بين دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

محمد عبدالرحمن العسومي

57. الرأي العام وأهميته في صنع القرار

بسيوني إبراهيم حمادة

58. جذور الانحياز:
دراسة في تأثير الأصولية المسيحية في السياسة الأمريكية تجاه القضية الفلسطينية

يوسف الحسـن

59. ملامح الاستراتيجية القومية في النهج السياسي
لصاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

أحمد جلال التدمري

60. غسل الأموال: قضية دولية

مايكل ماكدونالد

61. معضلة المياه في الشـرق الأوسط

غازي إسماعيل ربابعة

62. دولة الإمارات العربية المتحدة: القوى الفاعلة في تكوين الدولة

جون ديوك أنتوني

63. السياسة الأمريكية تجاه العراق

جريجوري جوز الثالث

64. العلاقات العربية ـ الأمريكية من منظور عربي: الثوابت والمتغيرات

رغيد كاظم الصلح

65. الصهيونية العالمية وتأثيرها في علاقة الإسلام بالغرب

عبدالوهاب محمد المسيري

66. التوازن الاستراتيجي في الخليج العربي خلال عقد التسعينيات

فتحي محمد العفيفي

67. المكون اليهودي في الثقافة المعاصرة

سعد عبدالرحمن البازعي

68. مستقبل باكستان بعد أحداث 11 أيلول/ سبتمبر 2001
وحرب الولايات المتحدة الأمريكية في أفغانستان

مقصود الحسن نوري

69. الولايات المتحدة الأمريكية وإيران: تحليل العوائق البنيوية للتقارب بينهما

روبرت سنايدر

70. السياسة الفرنسية تجاه العالم العربي

شارل سان برو

71. مجتمع دولة الإمارات العربية المتحدة: نظرة مستقبلية

جمال سند السويدي

72. الاستخدامات السلمية للطاقة النووية: مساهمة الوكالة الدولية للطاقة الذرية

محمد البرادعي

73. ملامح الدبلوماسية والسياسة الدفاعية لدولة الإمارات العربية المتحدة

وليم رو

74. الإسلام والغرب عقب 11 أيلول/ سبتمبر: حوار أم صراع حضاري؟

جون إسبوزيتو

75. إيران والعراق وتركيا: الأثر الاستراتيجي في الخليج العربي

أحمد شكارة

76. الإبحار بدون مرساة: المحددات الحالية للسياسة الأمريكية في الخليج العربي

كلايف جونز

77. التطور التدريجي لمفاوضات البيئة الدولية: من استوكهولم إلى ريودي جانيرو

مارك جيدوبت

78. اقتصادات الخليج العربي: التحديات والفرص

إبراهيم عويس

79. الإسلام السياسـي والتعددية السياسية من منظور إسلامي

محمد عمارة

80. إحصاءات الطاقة: المنهجية والنماذج الخاصة بوكالة الطاقة الدولية

جون دينمان و ميكي ريسي و سوبيت كاربوز

81. عمليات قوات الأمم المتحدة لحفظ السلام: تجربة أردنية

السفير عيد كامل الروضان

82. أنماط النظام والتغيرات في العلاقات الدولية: الحروب الكبرى وعواقبها

كيتشي فوجيوارا

83. موقف الإسلاميين من المشكلة السكانية وتحديد النسل

خليل علي حيدر

84. الدين والإثنية والتوجهات الأيديولوجية في العراق: من الصـراع إلى التكامل

فالح عبدالجبار

85. السياسة الأمريكية تجاه الإسلام السياسي

جراهام فولر

86. مكانة الدولة الضعيفة في منطقة غير مستقرة: حالة لبنان

وليد مبارك

87. العلاقات التجارية بين مجلس التعاون لدول الخليج العربية والاتحاد الأوربي: التحديات والفرص

رودني ويلسون

88. احتمالات النهضة في "الوطن العربي"
بين تقرير التنمية الإنسانية العربية ومشـروع الشـرق الأوسط الكبير

نادر فرجاني

89. تداعيات حربي أفغانستان والعراق على منطقة الخليج العربي

أحمد شكارة

90. تشكيل النظام السياسي العراقي: دور دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

جيمس راسل

91. الاستراتيجية اليابانية تجاه الشـرق الأوسط
بعد أحداث الحادي عشـر من سبتمبر

مسعود ضاهر

92. الاستخبارات الأمريكية بعد الحادي عشر من سبتمبر: سد الثغرات

إيلين ليبسون

93. الأمم المتحدة والولايات المتحدة والاتحاد الأوربي والعراق:
تحديات متعددة للقانون الدولي

ديفيد م. مالون

94. الحرب الأمريكية على الإرهاب وأثرها على العلاقات الأمريكية - العربية

جيمس نويز

95. القضية الفلسطينية وخطة الانفصال عن غزة:
آفاق التسوية.. انفراج حقيقي أم وهمي؟

أحمد الطيبي ومحمد بركة

96. حرب الولايات المتحدة الأمريكية على العراق
وانعكاساتها الاستراتيجية الإقليمية

أحمد شكارة

97. سيناريوهات المستقبل المحتملة في العراق

كينيث كاتزمان

98. الأسلحة النووية في جنوب آسيا

كريس سميث

99. العلاقات الروسية مع أوربا والولايات المتحدة الأمريكية
انعكاسات على الأمن العالمي

فيتالي نومكن

100. تقنيات التعليم وتأثيراتها في العملية التعليمية:
دراسة حالة كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بجامعة الإمارات العربية المتحدة

مي الخاجة

101. الخليج العربي واستراتيجية الأمن القومي الأمريكي

لورنس كورب

102. مواجهة التحدي النووي الإيراني

جاري سمور

103. الاقتصاد العراقي: الواقع الحالي وتحديات المستقبل

محمد علي زيني

104. مستقبل تمويل الصناعة النفطية العراقية

علي حسين

105. المشاركة الاستراتيجية الأسترالية في الشـرق الأوسط: وجهة نظر

ديفيد هورنر

106. سوريا ولبنان: أصول العلاقات وآفاقها

حازم صاغية

107. تنفيذ الاتفاقيات الدولية وقواعد القانون الدولي

بين التوجهات الانفرادية والتعددية

أحمد شكارة

108. التحديات ذات الجذور التاريخية التي تواجه دولة الإمارات العربية المتحدة

فاطمة الصايغ

109. حل النزاعات في عالم ما بعد الحرب الباردة وانعكاساتها على العراق

مايكل روز

110. أستراليا والشـرق الأوسط: لماذا أستراليا "مؤيد صلب" لإسـرائيل؟

علي القزق

111. العلاقات الأمريكية ـ الإيرانية:

نظرة إلى الوراء... نظرة إلى الأمام

فلينت ليفيريت

112. نزاعات الحدود وحلها في ضوء القانون الدولي: حالة قطر والبحرين

جيوفاني ديستيفانو

113. العراق والإمبراطورية الأمريكية:

هل يستطيع الأمريكيون العرب التأثير في السياسة الأمريكية في الشـرق الأوسط؟

رشيد الخالدي

114. الولايات المتحدة الأمريكية وأوربا في الشـرق الأوسط وخارجه:
شـركاء أم متنافسون؟

تشارلز كوبتشان

115. تعاظم دور حلف الناتو في الشـرق الأوسط "الكبير"

فيليب جوردن

116. مكافحة الجرائم المعلوماتية وتطبيقاتها
في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

ناصـر بن محمد البقمي

117. ما مدى قدرة إيران على تطوير المواد الخاصة بالأسلحة النووية وتقنياتها؟

جـون لارج

118. السـلام الهش في سـريلانكا

كريس سميث

119. البرنامج النووي الإيراني:
الانعكاسات الأمنية على دولة الإمارات العربية المتحدة ومنطقة الخليج العربي

ريتشارد رسل

120. أمن الخليج وإدارة الممرات المائية الإقليمية:
الانعكاسات على دولة الإمارات العربية المتحدة

برتراند شاربي

121. الأفروعربية الجديدة: أجندات جنوب أفريقيا الأفريقية
والعربية والشـرق أوسطية

كريس لاندزبيرج

122. دور محكمة العدل الدولية في العالم المعاصـر

القاضية روزالين هيجنز

123. من محاربين إلى سياسيين: الإسلام السلفي ومفهوم "السـلام الديمقراطي"

جيمس وايلي

124. صورة العرب في الذهنية الأفريقية: حالة نيجيريا

الخضر عبدالباقي محمد

125. الأزمة الاقتصادية العالمية وانعكاساتها
على دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

هنري عزام

126. الصـراع على السياسة والسلطة في الساحة الفلسطينية:
المقدمات والتداعيات وما العمل؟

ماجد كيالي

127. نظرة الغرب إلى الإسلام ومستقبل السلفية الإسلامية

شارل سان برو

128. الأمن الإنساني: دور القطاع الخاص في تعزيز أمن الأفراد

وولفجانج أماديوس برولهارت ومارك بروبست

129. مكافحة تمويل التهديدات عبر الحدود الوطنية

مايكل جاكوبسون وماثيو ليفيت

130. مصادر التهديد لدول الخليج العربية وسياسات الأمن لديها

أحمد شكارة

131. الانتخابات الرئاسية الإيرانية العاشـرة وانعكاساتها الإقليمية

محجوب الزويري

132. العلاقات الأمريكية-الإيرانية: نحو تبني واقعية جديدة

محمود مونشيبوري

133. مشاركة ضـرورية: إعادة تشكيل العلاقات الأمريكية مع العالم الإسلامي

إميل نخلة

134. المستقبـل السيـاسـي للصومـال

عبدي عواله جامع

135. المسلمون الأمريكيون وإدارة أوباما

محمد نمر

136. التحديات الداخلية في باكستان وتأثيراتها في المنطقة

نعيم أحمد ساليك

137. المسلمون في أوربا بين الاندماج والتهميش

حسني عبيدي

138. تعزيز علاقات الشـراكة بين مراكز البحوث الأمريكية والخليجية

جيمس ماكجان

139. العراق: تداعيات ما بعد الانتخابات البرلمانية
وقرب الانسحاب الأمريكي في 2011

أحمد شكارة

140. حماية الفضاء الإلكتروني في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

ريتشارد كلارك وروبرت نيك

141. التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة

بول بيـرك

142. الأزمة المالية ومستقبل الدولار الأمريكي بصفته عملة الاحتياط العالمية

إسوار إس. براساد

143. الهجرة الدولية: الواقع والآفاق

محمد الخشاني

144. السياسة الخارجية الألمانية تجاه منطقة الخليج

أبرهارد زاندشنايدر

145. سياسة تركيا الخارجية وانعكاساتها الإقليمية

مليحة بنلي ألطون إيشيق

146. استفتاء جنوب السودان وتداعياته الإقليمية والدولية

إبراهيم النور

147. العلاقات الهندية الباكستانية: الأسس المشتركة ونقاط الخلاف

سجاد أشـرف

148. الديمقراطية في أمريكا اللاتينية

مارسيل فورتونا بياتو

149. التحديات والتحولات في العالم العربي

عبدالحق عزوزي

150. قراءة في الوضع الأمني في باكستان

سيد أطهر علي

151. أفغانستان: تحديات الانتقال إلى السلام

علي أحمد جلالي

152. مستقبل الإسلام السياسـي في العالم العربي

طارق رمضان

153. صـراع العملات على الساحة الدولية

جون دريفيل

154. دور الثقافة في بناء الحوار بين الأمم

الدكتور محمد سعدي

155. الاتحاد الأوروبي والقضية الفلسطينية

ألفارو دو فاسكونسيلوس

156. الديناميات الاستراتيجية للمحيط الهندي

فيجاي ساكوجا

157. الاقتصاد والسياسة في عالم مضطرب

جيجوش كولودكو

158. تحديات ومستقبل الاتحاد الخليجي

عبدالله خليفة الشايجي

159. اللغة العربية وسؤال المصير

نهاد الموسى

160. البيئة الأمنية الدولية وكيفية صناعة الاستراتيجية

عبدالحق عزوزي

161. مستقبل العلاقات العربية – العربية

نبيل فهمي

162. التيار السلفي: الخطاب والممارسة

عمّار علي حسن

163. الإسلام والديمقراطية وتنميط الدولة: أفكار ورغبات صعبة

هاني فحص

164. الوسطية: احتمال مفتوح لقراءة إسلامية معاصـرة

طيب تيزيني

165. الإخوان المسلمون: الانتشار العالمي ومفهوم البيعة والولاء

فخر أبو عواد

166. الجوانب الاقتصادية لتجربة الإسلام السياسية في السلطة: مصـر نموذجاً

محمد السمهوري

167. السياسـة الأمريكية في الشـرق الأوسط في الفترة الرئاسية الثانية لباراك أوباما

جوان كول

168. توجهات تركيا وإيران في الشـرق الأوسط: سياسات ومصالح

فؤاد كيمن

169. مستقبل الاستخبارات في القرن الحادي والعشرين

مارك بيردسول

170. الصحوة والإصلاح والخيارات الأخرى:
صون الدين في أزمنة التغيير

رضوان السيد

171. الأزمة المالية العالمية وتداعياتها الاقتصادية

جيمس بريس

172. النتائج السياسية للأزمة المالية العالمية

توماس ديفورد

173. الأزمة المالية العالمية: الاضطرابات السياسية والاجتماعية

جيمس وارهولا

174. أثر الأزمة المالية العالمية في قطاع التعليم

سوزان هنتر

175. الأزمة المالية العالمية وانعكاساتها على
دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

جوناثان روين

176. النتائج الاجتماعية السلبية للأزمة المالية العالمية

بانكاج أغراوال

177. مستقبل الوسطية في الثقافة العربية الإسلامية

حسن حنفي

178. بواعث حركة النهضة العربية بين العروبة والإسلام

قدري حفني

179. الخطاب الداخلي في إيران والتحديات الأمنية الحقيقية

توماس ليندمان

180. القرصنة في خليج عدن وبحر العرب

فيجاي ساكوجا

181. سيناريو الكوارث الطبيعية والزلزالية وإدارتها في منطقة الشـرق الأوسط

لوط بوناطيرو

182. الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال

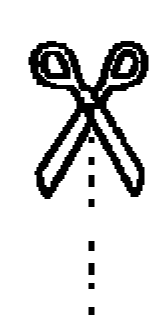
مارتن ميرفي

183. محاكمة القراصنة في المحاكم الوطنية

روبين وارنر

184. نحو نهج عربي للأمن البحري

أحمد سالم الوحيشي



قسيمة اشتراك في سلسلة

«محاضرات الإمارات»

الاســم : ....

المؤسسة : ....

العنوان : ....

ص. ب : .... المدينــة: ....

الرمز البريدي : ....

الـدولـة : ....

هـاتـف : .... فـاكـس: ....

البريد الإلكتروني: ....

بدء الاشتراك: (من العدد: .... إلى العدد: ....)

رسوم الاشتراك*

للأفـراد:	110 دراهم	30 دولاراً أمريكياً
للمؤسسات:	220 درهماً	60 دولاراً أمريكياً

- ☐ للاشتراك من داخل الدولة يقبل الدفع النقدي، والشيكات، والحوالات النقدية.
- ☐ للاشتراك من خارج الدولة تقبل فقط الحوالات المصرفية، مع تحمل المشترك تكاليف التحويل.
- ☐ في حالة الحوالة المصرفية، يرجى تحويل قيمة الاشتراك إلى حساب مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية رقم 1950050565 ـ بنك أبوظبي الوطني ـ فرع الخالدية. ص. ب: 46175 أبوظبي ـ دولة الإمارات العربية المتحدة الرقم الدولي للحساب البنكي (IBAN): AE660350000001950050565
- ☐ يمكن الاشتراك عبر موقعنا على الإنترنت (www.ecssr.ac) باستعمال بطاقتي الائتمان Visa و Master Card.

لمزيد من المعلومات حول آلية الاشتراك يرجى الاتصال:

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية - قسم التوزيع والمعارض

ص.ب: 4567 أبوظبي ـ دولة الإمارات العربية المتحدة

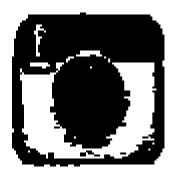
هاتف: 4044445(9712) فاكس: 4044443(9712)

البريد الإلكتروني: books@ecssr.ae

موقع المركز على الإنترنت: http://www.ecssr.ac

موقع الإصدارات على الإنترنت: http://www.Books.ecssr.ae




/ Books.ecssr

* تشمل رسوم الاشتراك الرسوم البريدية، وتغطي تكلفة اثني عشر عدداً من تاريخ بدء الاشتراك.



مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

ص.ب: 4567، أبوظبي، دولة الإمارات العربية المتحدة، هاتف: 4044541-9712+، فاكس: 4044542-9712+

البريد الإلكتروني: pubdis@ecssr.ae، الموقع على الإنترنت: www.ecssr.ae

ISSN 1682-122X

ISBN 978-9948-14-937-8

9 789948 149378